

Rok 1910.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXVII. — Wydana i rozesłana dnia 10. września 1910.

Treść: (M 159 i 160.) 159. Rozporządzenie, dotyczące utworzenia ekspozytury celnej w Dragalj. — 160. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Drohobycza do Truskawca.

159.

Rozporządzenie Ministerstw skarbu i handlu z dnia 5. sierpnia 1910, dotyczące utworzenia ekspozytury celnej w Dragalj.

W Dragalj (okrąg skarbowy Ragusa) utworzono ekspozyturę celną c. k. Urzędu celnego pobocznego w Risanie, wyposażoną w upoważnienia urzędu celnego pobocznego II. klasy, która rozpoczęła już swoją działalność.

Ekspozytura ta spełnia zarazem czynności posterunku zapowiadawczego c. k. urzędu celnego pobocznego w Risanie.

Biliński wlr.

Weiskirchner wlr.

160.

Dokument koncesyjny z dnia 25. sierpnia 1910,

na kolej lokalną z Drohobycza do Truskawca.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Wydziałowi krajowemu królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim żądaną koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej

kolei lokalnej od stacji Drohobycz na linii c. k. kolei państwowych do Truskawca, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

§ 1.

Co do kolej żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesjonariusz z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

§ 2.

Koncesjonariusz ma obowiązek ukończenia budowy koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu 2 lat, licząc od dnia dzisiejszego, tudzież oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesji złożyć ma koncesjonariusz na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniężny sieroczych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucję tę za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesyjuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyzna się koncesyjuszowi także co do ewentualnej budowy tych kolej dojazdowych, których urządzenie c. k. rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

Przy budowie koncesjonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winien koncesyjusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolej żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, które wydano w przeszłości. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość c. k. Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolej żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdocześnie na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajobrazowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych tudzież do żandarmeryi i to nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w podróżach służbowych na ewiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjusz obowiązany jest przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uszczególnianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazowo obowiązujących przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871, o przewozie chorych i rannych, przewożonych na rachunek skarbu wojskowego w pozycji leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdorazowo pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazowo obowiązujące przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyjusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesyjusza mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jego wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyjuszu tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, wyposażenia kolej i systemu ruchu.

Koncesyjusz jest obowiązany uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów c. i k. wojska, c. i k. marynarki wojennej i c. k. obrony krajobrazowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§ 7.

Ruch na kolej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywany będzie przez państwo na rachunek koncesyjusza, o ile nie przyjdzie do skutku inna umowa, a koncesyjusz będzie obowiązany zwracać c. k. zarządowi państwowemu koszt, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu. Warunki tego utrzymywania ruchu unormowane będą w kontracie ruchu, który c. k. rząd zawrze z koncesyjuszem.

§ 8.

Koncesyjusz jest obowiązany postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjuszy na przypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasie emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesyjusza przynajmniej takie same obowiązki, jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyjusz lub przedsiębiorstwo w jego mocy we wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej stałych funkcyjuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyjuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, palacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, jest koncesyjusz obowiązany dozwolić c. k. rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać, na których rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, by c. k. rząd mógł przy swobodnym ustanawianiu taryf przeprawiać lub kazać przeprawiać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Nadaje się koncesyjuszowi prawo utworzenia za osobнем zezwoleniem c. k. rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjusza.

Statut spółki oraz wzory akcji, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. rządu.

Koncesyjuszowi zastrzega się prawo wpuszczenia częściowych zapisów dłużnych odnośnie do pożyczki pierwszeństwa, która będzie przezeń zaciągnięta, a to pod warunkami, oznaczonymi przez c. k. rząd; formularze obligacji pierwszeństwa,

które będą wypuszczone, względnie osnowa skryptu dłużnego, który będzie wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki, ubezpieczonej w księgach kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy dłużu, wymagają zatwierdzenia ze strony c. k. rządu.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywiście, jakotęż imiennego, podlega zatwierdzeniu c. k. rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park wozowy oraz na uposażenie rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei miano jeszcze wystawić jakieś nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na ponownie urządzenie ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony ma być w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez c. k. rząd.

§ 11.

C. k. rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolei po ich ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić mialo przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacona bez zaciągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się równocześnie rentę wykupna w ten sposób, że

od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby zaś wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, płać należy koncesjonariuszowi jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesji w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku obrotowego lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraaby się równała racie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych i zabezpieczonych w księgach kolejowych, z doliczeniem raty rocznej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego, zatwierzonego przez c. k. rząd, i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymie-

nioną wyżej kwotę ryczałtową w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesjonariuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili do zapłacenia z własnych funduszy w miejsce koncesjonariusza pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesjonowaną kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna; w przypadku tym zniży się należna renta wykupna, o kwotę, potrzebną na oprocentowanie i umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. ma być doliczony do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesjonariuszowi w myśl postanowień powyższych punktów, kapitału, równiąjącego się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez sie rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępu 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji dłużu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędowanie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolej i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty własność koncesjonowanej niniejszym kolej, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko wiczącymi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu, tudzież używanie kolej, a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, kolejy dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesjonariusza i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. rządu.

9. Postanowienie c. k. rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), która państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnym podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości przedmiotów majątkowych, w niczym wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyonarz jest obowiązany postarać się o to, aby c. k. rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyonarz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. rząd miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

12. C. k. rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyonarz obowiązany jest oddać c. k. rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego w tym celu jeszcze wymagano.

§ 12.

Trwanie koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesja.

C. k. rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

§ 13.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, kolej dojazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesyonarza, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesji jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.), zatrzymuje koncesyonarz na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabycie z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. rząd upoważnił koncesyonarza z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

§ 15.

C. k. rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzania, aby wadem, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono względnie, aby je usunięto.

C. k. rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funckionariousa, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonarysa, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiodowczej lub innej reprezentacyjnej, sprawująccej zarząd spółki, jakież na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesji lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku takim winien jednak komisarz przedstawić sprawę

natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

§ 16.

C. k. rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby, pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniechania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, będąc temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazne.

Wrba wlr.